faveur du ministère Bourgeois avec tous les socialistes, auxquels ce ministère tendait la main ouverte, suivant l'expression de M. Lafargue.

» 2° Le 3 avril, après la démission de M. Berthelot, démission motivée par l'insuffisance du ministre, qui laissait notre politique extérieure dans le plus complet désarroi, une interpellation a lieu au Sénat. Cette interpellation est closes par un ordre du jour de défiance adopté par 147 voix contre 81.

» Ont voté :

Pour le ministère : MM. Girard, M. Lecomte, Trystram.

Contre le ministère : Aucun des sénateurs du Nord. — Mais tous les représentants du vieux parti républicain : MM. Demôle, Barnard-Lavergne, Monis, Waldeck-Rousseau, Trarieux, etc.

» MM. Clayes, Depreux, Géry-Legrand et Serépel se sont abstenus.

3° Dans la même séance, une motion d'ajournement de l'interpellation avait été présentée. Elle fut repoussée.

» Ont voté :

Pour le ministère : MM. Claeys, Depreux, Géry Legrand, M. Lecomte, Serépel, Trystram.

Contre le ministère : MM. Demôle, Waldeck-Rousseau, Bernard-Lavergne, Monis, Trarieux, Franck-Chauveau, etc.

» 4° Dans la même séance encore, M. Girard, sénateur du Nord, avait, pour sauver le ministère, demandé l'ordre du jour pur et simple, qui fut rejeté.

» Ont voté :

Pour le ministère : MM. Claeys, Depreux, Géry Legrand, Girard, M. Lecomte, Serépel, Trystram.

Contre le ministère : Comme toujours : les représentants les plus autorisés du vieux parti républicain, parmi lesquels on compte d'anciens ministres, comme MM. Demôle et Trarieux, des 363, comme Franck-Chauveau.

» 5° Enfin, le 21 avril, le Sénat, par un ordre du jour motivé, ajournait la discussion des crédits de Madagascar demandés par M. Bourgeois, « jusqu'à ce qu'il eut devant lui un ministère constitutionnel ayant l'appui des deux Chambres. » Il s'agissait, non pas, comme bien on pense, de refuser des crédits reconnus nécessaires par tout le monde, mais de renverser un Cabinet dont l'influence, à l'intérieur comme à l'extérieur, était néfaste pour le pays.

» Ont voté :

Pour le ministère : MM. Claeys, Girard, Géry Legrand, M. Lecomte.

Contre le ministère : Aucun des sénateurs du Nord; MM. Demôle, Trarieux, Bernard-Lavergne, Franck-Chauveau, Waldeck-Rousseau, Monis, etc.

» MM. Depreux, Serépel et Trystram se sont abstenus.

» MM. Géry Legrand était personnellement intervenu en faveur du ministère en essayant de déplacer la question, en portant sur le terrain patriotique une discussion qui devait rester sur le terrain de la politique générale et du respect de la Constitution.

» Au lieu de démissionner purement et simplement, le ministère, ainsi qu'il l'avait fait lors de l'interpellation sur l'affaire des chemins de fer du Sud, se présenta devant la Chambre, où il fit voter un ordre du jour radical, qui était un véritable blâme pour le Sénat.

« Parmi ceux qui s'associèrent à ce vote, figure, bien entendu, M. Dubois.

»Quant à l'attitude du député de Douai dans la question de l'impôt progressif sur le revenu, on la connaît. Dans tous les scrutins auxquels cette question donna lieu, M. Dubois fut du côté du gouvernement, c'est-à-dire avec les socialistes, c'est-à-dire contre le département du Nord, que l'adoption de cette « réforme » eut, plus que tout autre, surchargé.

» Donc, lorsque nous avons dit que les candidats de la liste radicale se sont nettement séparés du vieux parti républicain; lorsque nous avons dit qu'ils se sont unis aux pires socialistes pour appuyer un ministère prisonnier des socialistes, ce n'est pas à la légère que nous avons parlé. C'est sur des faits, c'est sur des votes que repose notre loyale critique.

» Pendant que les républicains de gouvernement, à la Chambre comme au Sénat, se liguaient contre le cabinet radical afin de le renverser, radicaux et collectivistes se liguaient, de leur côté, pour le soutenir et lui conserver le pouvoir. Et les candidats que nous combattons étaient du côté des collectivistes et des radicaux. Et nous les combattons précisément parce que, ayant à choisir entre deux politiques parfaitement caractérisées, — la politique gouvernementale et la politique révolutionnaire, — ils se sont prononcés pour celle-ci.

» Est-il de l'intérêt bien compris du département du Nord, de ce département laborieux qui a tant à gagner au maintien de l'ordre, de renouveler leur mandat à des représentants qui ont donné au parti du désordre des gages si caractéristiques?

» Est-il de l'intérêt bien compris de la République d'envoyer au Sénat des hommes que découragent les complaisances ont mis à la remorque de ces politiciens haineux et violents, dont le succès, si momentané qu'il fut, mettrait en péril la République elle-même?

» Telle est la question.

» Les électeurs en comprendront sans peine toute la gravité. EM. FERRÉ. »

NOUVELLES DU JOUR

Le dompteur Pezon blessé par une lionne

Béziers, 26 décembre. — Le dompteur Pezon a été grièvement blessé par sa lionne *Saïda*, qui l'a mordu à l'épaule et au bras et lui a labouré la poitrine avec ses griffes.

Le dompteur a pu repousser le fauve, mais il est obligé d'interrompre la série de ses représentations.

Un incendie à l'exposition du Cycle à Paris La malveillance

Paris, 26 décembre. — Le feu s'est déclaré ce soir à 8 h. 1/2 au palais de l'industrie, où se trouve actuellement l'exposition du Cycle. Le feu a été rapidement éteint et à 10 heures tout était terminé.

Cet incendie serait dû, croit-on, à la malveillance.

» En effet, le matin, le commissaire organisateur du Salon a reçu un avis lui annonçant qu'on avait l'intention de mettre le feu dans le bâtiment de l'exposition du Cycle et qu'on profiterait probablement de l'heure du banquet qui devait être donné ce soir.

Le commissaire de police, prévenu par le comité, fit établir une surveillance active autour du palais.

On présume que, dérangés par cette surveillance, les incendiaires ont trouvé le moyen de pénétrer dans le musée des colonies, où ils ont mis leur projet à exécution.

Le surveillant en chef de jour du palais de l'industrie avait reçu l'offre d'une somme de 12.000 francs pour s'abstenir une heure avant la fin de son service.

Le tirage des Bons de l'Exposition de 1900

Paris, 26 décembre. — Le n° 9,567 de la série n° 13 gagne cent mille francs.

Gagnent cinq mille francs : Série 14 n° 2,125 et série 86 n° 3,068.

Gagnent mille francs : Série 181 numéro 2955 ; série 202 n° 6455, série 206 n° 7982, série 1 n° 8795, série 195 n° 4638.

Cent cinquante autres numéros sont remboursables à 100 francs.

La condamnation de la femme Pourpe

Le Mans, 26 décembre. — Le tribunal correctionnel de Saint-Calais a rendu aujourd'hui son jugement dans l'affaire de la femme Pourpe, cette ancienne propagandiste boulangiste, poursuivie pour de nouvelles escroqueries accomplies de concert avec son fils Alexis. Elle a été condamnée à deux ans de prison; le jeune homme à quatre mois.

Un jeune homme brûlé par quatre Espagnols en Algérie

Mostaganem, 26 décembre. — Une scène d'atrocités horribles s'est passée la nuit de Noël à Lapasset, de Cassaigne.

Quatre casseurs de pierres espagnols avaient préparé un réveillon autour d'un brasier, quand ils furent rejoints par un jeune homme, également espagnol.

Que se passa-t-il entre eux ? On l'ignore. Toujours est-il que les Espagnols s'emparèrent du jeune homme, le bâillonnèrent et l'attachèrent devant le brasier pour le faire brûler vif.

Au bout d'un instant, les bourreaux jetèrent leur victime dans un champ voisin.

Attirés par les hurlements d'un chien, les parents du jeune homme le retrouvèrent agonisant.

Les coupables sont arrêtés.

La victime, qui a été transportée à l'hôpital de Mostaganem, est dans état désespéré.

Menaces allemandes. — A propos de l'augmentation de l'artillerie française

Berlin, 26 décembre. — Le *Tageblatt* dit que si la France réforme son artillerie, l'Allemagne est prête à la suivre, sinon à la devancer.

Le journal ajoute que le Reichstag serait saisi de la question.

L'élection de Brest

Paris, 26 décembre. — La *Vérité* annonce, en dernière heure, la candidature, à Brest, du père Charmetant.

La santé de M. Rambaud

Paris, 26 décembre. — M. Rambaud, ministre de l'instruction publique et des beaux-arts, dont la santé n'est pas complètement remise, partira lundi prochain pour Nice, où il achèvera sa convalescence.

Suicide d'un romancier

On a repêché, jeudi soir, dans la Seine, près du pont de Grenelle, le cadavre de M. Hubert Crackanthorpe, âgé de vingt-sept ans, romancier anglais bien connu.

A la suite de chagrins personnels, M. Crackanthorpe avait quitté sa famille il y a environ deux mois pour venir à Paris où il était descendu dans un grand hôtel du centre.

Depuis le 12 novembre, on n'avait plus eu de ses nouvelles et les constatations ont permis d'établir que le romancier, dans un accès de fièvre chaude, s'était volontairement donné la mort.

Le corps, porté provisoirement à la Morgue, sera remis à la famille pour être inhumé en Angleterre.

Les étudiants russes

Londres, 26 décembre. — On télégraphie de Vienne au *Times* que d'après un télégramme parti de Saint-Pétersbourg, les huit cents étudiants arrêtés dernièrement à Saint-Pétersbourg et ailleurs ont été relâchés, mais ont été exclus pour un an des Universités.

Cette indulgence est très peu ordinaire en Russie et résulte des ordres précis donnés par le tsar à l'encontre de l'opinion manifestée par les autorités du gouvernement. S'il en eût été autrement, des centaines d'étudiants seraient actuellement en route pour la Sibérie.

Le froid aux Etats Unis

Londres, 26 décembre. — On télégraphie de New-York au *Daily Telegraph* que la ville est en ce moment sous la neige, qui couvre également tout le continent depuis le Manitoba jusqu'à Ontario, et depuis les lacs jusqu'à Philadelphie. Le thermomètre est descendu à 28° au-dessous de zéro.

Le Parlement japonais

Yokohama, 26 décembre. — Hier, a eu lieu l'ouverture du Parlement japonais.

Dans le discours du Trône, l'empereur dit que les relations de l'Empire du Japon avec les puissances étrangères sont empreintes de la plus grande cordialité.

Le discours dit aussi que la défense nationale exige des perfectionnements en rapports avec les ressources financières.

CARTES DE VISITES

La Librairie du *Journal de Roubaix* offre à ses lecteurs à l'occasion de la nouvelle année :

100 cartes ivoire (typographie)	1,25
100 cartes ivoire (gravure lithographique)	2,25
100 cartes ivoire deuil (typographie)	2,50
100 cartes ivoire deuil (gravure-lithographique)	3,50
Elle fournit également une jolie boîte contenant 100 cartes imprimées (typog.) et 100 enveloppes pour	1,75
100 cartes ivoire et 100 enveloppes (grav.-lit.)	2,75
Même boîte deuil, imprimées (typographie)	3,50
» » » (gravure-lithographique)	4,50

BEAU CHOIX DE PAPIER A LETTRES

Papier blanc	50 feuilles	50 enveloppes		0,60
» »	25 »	25 »		0,45
» couleur	25 »	25 »		0,50
» »	50 »	50 »		0,90

GRAND CHOIX DE

Calendriers, Ephémérides et Almanachs pour sociétés

Double Liége, Triple Liége, du Laboureur, du Soldat, Hachette.

SAVON DES PRINCES DU CONGO

Le plus parfumé des savons de toilette

3 grands prix, 20 médailles d'or

L'AUTOMOBILISME

Le « clou » de l'Exposition de 1900 se fait attendre! On le trouvera bien, cependant, fait pour être la grande attraction parisienne pendant dix mois. En tous cas, on peut prévoir que quelques-unes des plus curieuses merveilles seront réalisées dans l'ordre d'idées des moyens nouveaux de transport. Ou je me trompe fort, ou nous verrons d'ingénieuses voitures marchant toutes seules. L'« automobilisme » donnera alors un grand effort. Les inventeurs travaillent activement dans ce sens, perfectionnent sans cesse, pour les rendre plus légers et plus pratiques, ces véhicules de l'avenir.

On disait naguère que Paris était « l'enfer des chevaux ». La grande ville cessera d'être pour eux cet « enfer », par la raison catégorique qu'on se passera d'eux.

Le temps, en vérité, n'est peut-être pas très éloigné où, dans les capitales, le cheval ne sera plus qu'un animal de luxe.

Ainsi, ce qui semblait à nos pères une utopie, la voiture sans chevaux, deviendra-t-elle une réalité... courante.

Les progrès de l'automobilisme, qui est si fort à la mode, sont très rapides, quel que soit le moteur employé, et comme perfectionnements, et aussi sous le rapport de la diminution des prix d'établissement.

Le ennemis des choses nouvelles trouvent ces voitures disgracieuses, mais nos yeux s'y feront. Il y a une certaine beauté de la machine, beauté qui n'est certainement pas « esthétique », mais qui se goûte par réflexion, alors qu'on songe aux difficultés vaincues, à la science, à la multiplicité des combinaisons demandées par ces constructions.

⁂

Je faisais ces réflexions ces jours-ci en contemplant au Conservatoire des Arts-et-Métiers le véritable ancêtre des voitures automobiles.

Mon Dieu! qu'elle était primitive et barbare! C'est d'elle, cependant, en fin de compte, que sont sorties toutes les inventions que nous admirons aujourd'hui, alors même qu'elles emploient un autre système.

Il s'agit de la machine de Cugnot, qui a été heureusement conservée, et il eût été bien dommage qu'elle ne le fût pas. Rien de curieux comme de se reporter à l'origine des progrès accomplis. A tout prendre, il n'est pas mauvais non plus de pouvoir se rappeler que l'idée en naquit en France.

Voiture « primitive, » ai-je dit. Mais songez qu'elle date de 1763, du temps du maréchal de Saxe et du duc de Choiseul?

Pour l'époque, l'invention était admirable, dût-elle ne donner que des résultats médiocres. Au reste, si elle attestait une remarquable puissance créatrice, on ne pouvait alors, matériellement, prétendre à une réalisation parfaite, car l'art de travailler les métaux était singulièrement loin d'être ce qu'il est aujourd'hui.

Cugnot était un officier, d'esprit très attentif et très réfléchi, qui avait suivi de près les travaux demeurés théoriques, de l'anglais Robinson, de l'Université de Glasgow.

Le problème des voitures à vapeur l'avait préoccupé et, à force de combiner, de retourner la question sous toutes ses faces, il arriva, lui, à réaliser ce que n'avait fait que rêver Robinson.

Quand on se rappelle que cette voiture date de près d'un siècle et demi, on peut bien, aujourd'hui, estimer qu'elle était alors merveilleuse.

Les brûleurs de routes qui établissent des records avec de fringantes voitures automobiles peuvent sourire en la regardant. N'empêche qu'elle offrait, au siècle dernier, un spectacle tout à fait extraordinaire.

⁂

Il est certain qu'elle ne pouvait rendre de grands services et qu'elle était de forme un peu monstrueuse.

Elle avait trois roues. « La vapeur, dit M. Deharme, qui en a reconstitué le maniement, avec quelque chose comme une sorte de piété à l'égard de ce premier des véhicules se passant du secours des chevaux, la vapeur produite dans une chaudière placée en porte-à-faux agissait dans deux cylindres en bronze dont les pistons, alternativement soulevés et abaissés, actionnaient un petit arbre à manivelle relié au moyen d'engrenages à la roue d'avant. Cette roue était garnie d'un large cercle taisant prise sur le sol au moyen de fortes saillies et pouvait, à l'aide d'engrenages placés sous la main du conducteur, se déplacer sur elle-même, de manière à faire prendre au véhicule les directions variées de la route à parcourir... »

Cugnot avait souhaité que cette voiture à vapeur pût servir au transport rapide des canons.

Mais cette rapidité ne put pas être atteinte, et sa machine, malgré toute sa « bonne volonté, » ne dépassait pas une lieue à l'heure. L'eau manquait au bout de peu de temps et elle s'arrêtait.

Cette voiture fut abandonnée. Quelques années plus tard, cependant, Bonaparte, sentant qu'il y avait là l'embryon d'une découverte pratique, s'y intéressait, déclarait qu'on pouvait en tirer un grand parti et faisait appel au génie industrieux de Cugnot.

Mais les années avaient passé, et l'officier-ingénieur de 1763 n'était plus qu'un vieillard, triste, découragé, usé.

Le grand développement de l'automobilisme devrait remettre en lumière le nom de cet homme de féconde imagination scientifique, trop oublié aujourd'hui.

⁂

Il eut, d'ailleurs, le sort de la plupart des inventeurs. Il ne tira aucun parti de ses travaux, et il connut, après avoir dépensé tout ce qu'il possédait, la pire misère. Il avait été, après de mélancoliques aventures, échouer à Bruxelles, trop fier pour avouer sa détresse, et souffrant littéralement de la faim.

Sur la fin de sa vie, Napoléon, qui, comme je l'ai dit, avait apprécié la machine qu'il avait construite, toute rudimentaire qu'elle fût, lui alloua une petite pension qui lui permit de s'éteindre en paix.

Mais si, en France, on avait fait trop peu de cas de son invention, on l'avait reprise en Amérique, où l'on avait déjà l'initiative hardie, et, dès 1789, Olivier Evans, un homme d'audace, dont le souvenir reste associé aux premières tentatives des chemins de fer, parcourait les rues de Philadelphie avec une voiture à vapeur dont, à la vérité, il était assez peu maître, et qui était aussi dangereuse pour les passants que pour lui-même.

On travaillait aussi avec de notables perfectionnements, sur l'idée de Cugnot en Angleterre, où le mécanicien Vivian prenait un brevet pour une voiture à vapeur. J'en emprunte encore à M. Deharme la description technique : entre les roues de derrière, de grand diamètre, se trouvait le foyer, entouré d'eau de tous côtés.

La vapeur agissait dans un long cylindre, dont le piston mettait en avant un système de bielles, de manivelles et de roues dentées reliées à l'essieu d'arrière. Un volant, monté sur l'arbre de la première roue dentée, aidait à surmonter les obstacles du chemin ; un frein appuyé contre la jante de ce volant servait à ralentir la marche du véhicule aux descentes. La roue d'avant était montée sur une fourche à laquelle s'attachait un levier faisant fonction de gouvernail. La caisse, destinée à contenir les voyageurs, était placée entre les deux roues d'arrière, au-dessus du mécanicien.

Là encore, ce n'était pas l'ingéniosité qui faisait défaut à cette machine. Mais il fallut bien reconnaître à l'expérience qu'elle était peu pratique.

⁂

Puis — exactement comme pour les vélocipèdes, qui avaient fait leur apparition à la fin du siècle dernier — des années et des années se passent. La question des voitures à vapeur semble abandonnée. On ne se préoccupe que des chemins de fer. Il n'y a plus, ça et là, que d'assez timides essais.

Ce n'est qu'en 1863 qu'on s'avise d'étudier à nouveau le problème, et qu'on vit circuler dans Paris une grande diablesse de voiture à vapeur qui descendit les Champs-Elysées en provoquant d'ailleurs, quelques accidents, les chevaux s'effrayant de cette sorte de monstre qui vomissait une âcre fumée. En cette première sortie, elle avait attesté, toutefois, quelque souplesse.

Plus tard la « calèche à vapeur » se pique de faire une sérieuse concurrence aux voitures attelées. Mais c'était encore un appareil bien compliqué, exigeant les soins de deux hommes, l'un, à l'arrière, le mécanicien, faisant fonctionner la machine, l'autre, à l'avant, le pilote, ayant sous la main tout un système de leviers. Du moins, arrivait-on à une assez notable rapidité et à une dépense relativement restreinte de charbon...

Tentatives intéressantes, curieuses, mais encore, bien que ce ne fût déjà plus « l'enfance de l'art », imparfaites.

C'est pour ainsi dire tout à coup qu'on est entré dans la voie des grands progrès qui font entrevoir le triomphe de la machine sur la traction animale. L'heure est proche, assurément, où les dernières difficultés seront vaincues. Mais il serait injuste d'oublier les efforts des initiateurs, sans qui rien n'aurait pu être réalisé. Que les fervents de l'automobilisme, jouissant de la sensation de la vitesse, dirigeant légèrement une docile voiture, se souviennent du pauvre bon Cugnot, qui eut la première idée de la merveilleuse invention destinée à reléguer, un jour, le cheval — le cheval de trait, au moins — au rang des bêtes curieuses! X...

SOCIÉTÉ D'ÉMULATION DE ROUBAIX

Séance ordinaire du lundi 21 décembre

M. l'abbé Bataille continue la lecture de son travail sur Cysoing. Cysoing, dans la vallée de la Marque, est un des lieux les plus anciennement célèbres de la contrée. C'était au IX° siècle un fisc royal ou domaine propre du souverain qui fut cédé en bénéfice doïal au comte Evrard, époux de Gisèle, fille de Louis le Débonnaire, petite-fille de Charlemagne, avec laquelle il fonda l'abbaye de Saint-Calixte.

L'auteur résume à grands traits l'histoire du seigneur de Cysoing à travers les siècles, à partir de saint Evrard, mort en 867, et en passant par les maisons de Cysoing, de Wallincourt, de Werchin, de Barbançon-Werchin, de Melun et de Rohan-Soubise.

A la fin du XIII° siècle, le seigneur de Cysoing est l'un des quatre hers ou barons de Flandre; au siècle suivant, il est l'un des quatre seigneurs hauts justiciers dont les grands bailliis forment un des rouages du gouvernement de la Flandre Wallonne. Nommés à vie par leur seigneur respectif, ces bailiis sont en général des personnages considérables faisant partie de la noblesse. A l'origine, ils n'étaient considérés que comme le quatrième membre des Etats de la province, mais en 1663, après la conquête de Flandre par Louis XIV qui, en sa qualité de châtelain de Lille, était lui-même un des quatre hauts justiciers, les grands baillis obtinrent la présséance dans les assemblées générales et particulières des Etats.

Arrivé à l'époque rapprochée de celle qu'il s'est assignée pour son étude, l'auteur énumère plus longuement les titres et prérogatives des barons de Cysoing et décrit avec détails leur domaine, l'un des plus considérables du pays. Il expose ensuite la nature des rapports qui existaient entre ces seigneurs et l'abbaye dont ils étaient les avoués. Ces rapports, d'abord fort orageux, surtout aux XII° et XIII° siècles, devinrent ensuite plus modérés et même habituellement bienveillants.

⁂

Après cet intéressant récit, l'ordre du jour annonce la poésie de M. Léon Petit, sur la mort du sergent De Bruyne.

Elle n'est point vulgaire l'histoire de ce sergent qui mourut au Gongo victime de son amour pour la patrie et de son dévouement à l'amitié. Sévérine nous l'a jadis contée dans ce style particulier et inimitable, dont elle a le secret. On dit même que prochainement la statue du sergent De Bruyne va s'élever sur la digue de Blankenberghe, en face de cette plage où jeune il prit ses premiers ébats. Le sujet était digne de la muse de notre sympathique confrère.

Je laisse parler l'auteur qui tout d'abord nous conduit dans un cabaret flamand où

« ..... Un matelot, marin blankerbergeois
» Disait aux gens du port (sans souci du bourgeois
» Qui, le journal en mains, l'écoutait de sa table),
» Les exploits d'un enfant comme eux né dans le sable,
» Comme eux bercé des flots dès le sein maternel,
» Comme eux ayant au cœur l'amour de l'Eternel,
» L'amour de son drapeau, l'amour de la patrie,
» Et qui mourut vaillant sur la place flétrie
» Où l'arabe cruel fait la traite des noirs. »

A dix huit ans, il s'engage!

« ..... Il laisse ses espoirs,
» Sa maison, ses amis, son clocher, sa famille,
» Et ce vaste Océan dont l'horizon scintille
» Quand les bateaux pêcheurs vont, au soleil couchant,
» Gagner la mer au large, et que le dernier chant
» Des matelots s'éteint dans la vaste étendue. »

A vingt ans, il a les galons de sergent! Reprendra-t-il sa place au foyer paternel? Non, car on lui a souvent conté, dans les veillées du régiment, les cruautés des Arabes qui sèment le désert des cadavres de leurs infortunées victimes, et c'est à combattre ces vampires qu'il veut se dévouer.

» Sans doute il a du sang qui coulait aux croisades,
» Quand dans la Flandre on vit les plus humbles bourgeoises
» Fournir des contingents, qui traçant leur sillon,
» Rendirent immortel Godefroid de Bouillon »

Mais la fortune trahit son courage. Il est un jour fait prisonnier avec son ami le lieutenant Lippens. Envoyé en parlementaire par le chef arabe, sur les bords du Lomami; De Bruyne, sa mission achevée, préfère retourner en captivité que d'abandonner son ami en profitant des facilités d'une évasion dont le succès est assuré.

« Tel autrefois on vit des champs de Romulus,
» Les bras chargés de fer, revenir Regulus!
» Tel retentit « A moi d'Auvergne! » dont l'histoire
» Du chevalier d'Assas a conservé la gloire. »

Il retourne donc auprès de son ami Lippens,
. . . . . « Et quelques jours après
» Tous deux étaient couchés sous les mêmes cyprès. »

Mais bientôt, les Baluges reprennent l'avantage et vengent la mort des deux amis.

« Ce jour, l'étendard bleu du prophète, on l'étoile
» Sous le croissant d'or pur se détache sans voile
» Fut le linceul choisi pour leurs corps mutilés!
» On rendit les honneurs dus aux enfants tombés
» Pour la patrie, à ceux qui bien dignes d'envie
» Avaient pour le drapeau sacrifié leur vie...
» Aussi dus à celui, qui digne de pitié
» Avait donné son sang pour la sainte amitié. »

Quant au matelot qui faisait le récit de la mort de De Bruyne, il termine en disant :

« Blankenberghe honore et garde son image!
» Car De Bruyne inscrivit au livre d'or la page
» Dont les fils des marins de la noble cité
» Sont fiers! Et là dessus, mes gars! à sa santé!! »

⁂

La société réélit à l'unanimité, pour une nouvelle période de trois années, M. l'abbé Gherquier pour son délégué à la commission de la Bouchère de Perthes.

Pour le secrétaire empêché :
TH. LEURIDAN.

CHRONIQUE LOCALE

ROUBAIX

La démission de M. Adolphe Coupez, conseiller municipal. — M. Adolphe Coupez, conseiller municipal, vient d'adresser la lettre suivante à M. le préfet du Nord :

« Monsieur le Préfet,

» J'ai le regret de vous remettre ma démission de conseiller municipal de la ville de Roubaix.

» Les motifs de ma démission tiennent à des causes multiples, toutes aussi graves les unes que les autres, tant au point de vue économique qu'au point de vue politique.

» En me retirant, j'ai regret de n'avoir pu obtenir la transformation de l'ancien collège en un hôpital et un hospice de vieux ménages.

» Ces bâtiments, d'une valeur d'un million de francs, inhabités depuis cinq ans, se détériorent très gravement, et, d'ici quelques années, on ne pourra plus s'en servir.

» C'est la dixième fois que j'ai réclamé les crédits nécessaires pour venir en aide aux enfants malades et aux vieux ouvriers roubaisiens.

» Je vous prie de recevoir, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma haute considération.

» ADOLPHE COUPEZ.

» Roubaix, le 23 décembre 1896 ».

La fabrique de Roubaix. — La prospérité de Roubaix est intimement liée, chacun le sait, à l'industrie textile qui a été la cause première du développement extraordinaire de la ville, d'année en année.

Si, pendant trente ans, à partir de 1865, le nombre des maisons fabriquant les tissus a diminué, l'importance des établissements qui ont subsisté s'est accrue dans des proportions prodigieuses. Puis le nombre des peignages, des filatures, des établissements de teinture et d'apprêts, etc., s'est beaucoup augmenté.

Chaque année maintenant, d'autres usines s'élèvent, apportant des éléments nouveaux de richesse et de travail.

Voici quelques chiffres intéressants :

Il y a à Roubaix 270 fabriques de tissus qui se répartissent ainsi :

53 tissages à la main; 58 tissages à la mécanique; 21 tissages à la mécanique et à la main; 4 tissages à la mécanique travaillant à façon ; 8 dépositaires de tissus sans fabrication ; 26 filatures de laine peignée ; 4 filatures de laine cardée ; 8 filatures de coton ; 1 filature de soie ; 10 peignages faisant marcher environ 6.000 peigneuses; 3 teintureries, ateliers de chinage, d'impressions; 16 établissements d'apprêts; 11 retorderies de coton et laine.

En 1885 la statistique officielle donne 51 tissages à la main et 42 tissages mécaniques.

Les rapports entre les villes Roubaix, de Lille et de Reims. — La Chambre de commerce de Roubaix est saisie d'une délibération prise par la Chambre de commerce de Reims à la suite d'une proposition du syndicat des négociants de cette ville tendant à faciliter les rapports existant déjà entre Reims, Lille et Roubaix.

Les négociants de Reims, plus favorisés que leurs confrères de Lille ou de Roubaix, peuvent, en profitant des express Bâle-Calais et Calais-Bruxelles, venir à Lille et Roubaix et retourner à Reims le même jour par les mêmes voies. Or, avec l'horaire actuel, il est impossible aux Roubaisiens et aux Lillois de faire ce trajet aller et retour dans la même journée.

Dans la délibération de la Chambre de commerce de Reims du 26 novembre dernier, le syndicat des négociants faisait remarquer que pour donner à nos concitoyens la même facilité que celle dont ils jouissaient déjà, il suffirait d'une entente entre les compagnies du Nord et de l'Est au sujet de légères modifications; celles-ci consistent à créer quelques raccords de lignes à des stations existantes qui permettraient de faire circuler un express entre Reims, Lille et Roubaix.

Ces trois villes auraient alors deux express par jour dans chaque sens, un le matin et un le soir, assurant ainsi des communications rapides.

La Chambre de Commerce de Roubaix, qui apprécie tout l'intérêt de cette proposition pour le développement de nos rapports commerciaux, s'y est associée unanimement dans sa dernière séance. Elle a déclaré qu'elle unira ses efforts à la Chambre de Commerce de Reims pour rendre plus faciles les communications entre les deux villes et donner une prompte solution à l'intéressante proposition du syndicat des négociants reimois.

L'Association symphonique de l'Ecole nationale de musique va reprendre, aujourd'hui dimanche, la série, pour la saison, de ses concerts populaires. L'occasion nous paraît opportune pour publier quelques notes historiques sur cette association.

Plusieurs versions ont été données sur l'origine et la fondation à Roubaix d'un orchestre symphonique. En les comparant avec des renseignements que nous avons puisés à une source absolument sûre, nous avons constaté qu'elles formulaient toutes des affirmations contestables. C'est d'après ces renseignements que nous allons exposer les essais tentés pour cette fondation et les phases par lesquelles a passé l'Association symphonique pour arriver à sa constitution définitive, telle qu'elle existe actuellement. Nous rendrons ainsi justice à tous ceux qui ont contribué à doter Roubaix d'un orchestre symphonique, soit en préparant sa formation, soit en le fondant, soit en l'établissant sur des bases stables et sûres.

En 1840 et 1856, nous avons trouvé les traces du recrutement d'un orchestre pour accompagner les messes en musique à Saint-Martin ; mais ce n'était là que des faits isolés, plusieurs tentatives d'organisation régulière furent dues plus tard à l'initiative de M. Delannoy : la première en 1864 et 1865. Les répétitions avaient lieu, rue Neuve, dans la salle occupée par la *Grande-Harmonie* (actuellement bureau de la Sûreté). Elles furent nombreuses et plusieurs musiciens firent preuve d'un réel dévouement. Nous devons citer MM. Edouard Desbouvries, Henri et Louis Deleporte, Victor Hoffmann, etc.

Cette première tentative n'aboutit à aucune exécution publique.

Une deuxième fut faite plus tard.

Les exécutants se réunissaient, pour les répétitions, au siège de la « Grande Harmonie », rue du Chemin-de-Fer. M. Delannoy avait encore les mêmes collaborateurs auxquels s'étaient joints de jeunes musiciens, M. Arthur Tarbelin, violon solo, faisant fonctions de sous-chef; le regretté M. Achille Hazebrouck, alto, faisant fonctions de secrétaire, et MM. Hector Desfontaines, Henri Catteau et Charles Watte!.

En parcourant les rapports qui sont restés des répétitions qui eurent lieu alors, nous avons été surpris de constater que les instruments à cordes ne firent jamais défaut et que, au contraire, les instruments à vent faisaient œuvre de fort peu d'exactitude. Une fois, entre autres, sur huit trombonnes que possédait la *Grande-Harmonie*, trois seulement étaient présents.

Quoi qu'il en soit, deux exécutions publiques eurent lieu avec le plus grand succès. On était fondé à croire que cet heureux résultat encouragerait les symphonistes. Il n'en fut rien. Après une nouvelle série de répétitions et un dernier et pressant appel aux instruments à vent qui, on ne sait pourquoi, continuaient à être très inexacts, les fervents se découragèrent et la deuxième tentative échoua comme la première.

Mais M. Victor Delannoy n'abandonna jamais son idée de fonder un orchestre symphonique et il avait toujours pensé que l'Ecole de musique en était le siège tout indiqué. Aussi favorisa-t-il le développement des instruments à cordes et pendant les dernières années de sa carrière artistique, les additions d'ensemble eurent lieu en symphonie au lieu d'être données en harmonie. Pour hâter la réalisation de son projet, il allait obtenir la création d'une classe d'orchestre à l'Ecole, lorsque la cruelle maladie qui devait malheureusement l'emporter vint le contraindre à donner sa démission.

Signalons en passant, vers cette époque, un petit orchestre qui fonctionna, pendant une dizaine d'années, au cercle de la Concorde, rue Pellart. Il était dirigé par M. Lebacqz, sous-chef de la *Grande-Harmonie* et professeur de clarinette, qui forma une pléiade d'élèves distingués, parmi lesquels M. Paul Fournier.

Le successeur de M. Delannoy, M. Clément Broutin, hérita de la création demandée par son prédécesseur. Dès lors l'orchestre symphonique se trouva définitivement créé en 1888. En effet, les élèves, tenus d'assister régulièrement aux exercices, se formèrent à la musique d'ensemble, et il suffisait, les jours d'exécution, de leur adjoindre les professeurs et quelques amateurs pour obtenir un excellent résultat.

Ce fut la même année que l'orchestre, composé de professeurs et d'amateurs, se constitua en société, sous le nom d' « Association symphonique de l'Ecole de musique. »

Deux concerts furent donnés sous la direction de M. Broutin, qui, à cette occasion, fit exécuter « La Fille de Jephté, » cantate qui lui avait valu son grand prix de Rome.

Les résultats au point de vue de l'art furent considérables; mais il n'en fut pas de même au point de vue financier. Si, à cette fâcheuse particularité, on ajoute le fait que le règlement n'avait pas été soumis à l'approbation préfectorale et de plus la malencontreuse influence de la maladie qui minait M. Broutin, on comprendra que l'« Association symphonique » échut à son successeur dans des conditions peu brillantes.

FEUILLETON DU 28 DÉCEMBRE 1896. — N° 115

LES DEUX ORPHELINES

PAR

Adolphe d'Ennery

CINQUIÈME PARTIE

IV

— Et vous avez raison, mon enfant ; si, comme je l'espère, je puis rendre la vue à votre sœur, c'est moi qui la conduirait chez la Frochard.

Et avec une intention particulière, il ajouta :

— Je tiens à lui présenter moi même ce brave rémouleur... boiteux, hâve, courbé et presque repoussant, comme vous disiez tout à l'heure.

Et, sans attendre qu'Henriette pût formuler une réponse, le docteur Hébert mit fin à la conversation, en disant à la jeune fille :

— En attendant, mon enfant, que tous mes projets puissent se réaliser, priez Dieu que je réussisse dans l'opération délicate que je vais tenter sur votre sœur... Priez Dieu qu'au moment suprême ma main ne tremble pas!

VII

Ainsi que l'avait annoncé Picard, le départ du chevalier de Vaudrey devait s'effectuer dès le matin.

Roger avait donné sa parole au comte de Linières de partir. Il voulut se montrer à la hauteur du sacrifice qu'il s'imposait.

C'est donc avec la volonté ferme de ne s'abandonner à aucune défaillance que, le lendemain, il se présentait à l'hôtel de Linières afin de prendre congé du comte et faire ses adieux à Diane.

Picard l'avait accompagné.

Soudain, la porte s'ouvrit et le comte de Linières parut, disant :

— Entrez, Picard!... J'ai à vous parler, et cela devant la comtesse et le chevalier.

Le valet s'était incliné. Il n'osait plus lever les yeux sur son maître, dont l'air froid l'avait glacé un peu plus qu'il ne l'était déjà. Et c'est courbé en deux qu'il fit, en hésitant, quelques pas dans le boudoir.

M. de Linières se tenait debout devant le vieux serviteur, qui semblait ne pouvoir redresser son échine.

— Je vous ai fait appeler, Picard, commença le comte d'un ton presque sévère, afin de vous remercier.

...Oui, j'ai à vous remercier de vos longs et excellents services dans ma famille...

— Monseigneur!... essaya le valet en courbant le front et étendant respectueusement les mains vers son maître.

— Vous avez donné, aussi bien à moi qu'aux miens, la preuve d'une fidélité que je suis heureux de constater...

En prononçant ces mots, les regards du comte avaient cherché et rencontré ceux de Roger.

— C'est donc une satisfaction pour moi, poursuivit M. de Linières, de savoir que, bien que vous soyez d'un âge à vous reposer, Picard, vous vous disposiez à accompagner M. le chevalier de Vaudrey dans le voyage qu'il va entreprendre...

— Oh! monseigneur ne voudra pas... que je... que je ne... que...

Le pauvre homme bredouillait à présent, devinant que son maître voulait l'empêcher d'accompagner Roger.

— Calmez vous, Pic